



AUTORES Y LIBROS

Los Grandes Trenes Desaparecidos

Recuerdo, en mi primera infancia, el pito de los trenes de la noche. Vivíamos cerca de la estación de Santa Elena. En una glosa dije que los trenes, gi-
miendo a horas nocturnas, eran para mí los que partían hacia Curicó. Y Curicó —la sola palabra Curicó— me partía el corazón. Oscar Ramírez Menno, entonces propietario y director de "La Prensa" de Curicó, se impresionó mucho con esta evocación tan fuera de lo corriente. Curicó, Curicó, me repetía yo, habitante al filo del sueño en un cuarto blanco, pensando en algo oscuro, remoto, misterioso y, sin embargo, inevitablemente atractivo.

Jaime González Colville, nacido en Villa Alegre (Linares) en 1947; profesor de castellano, colaborador por espacio de veinte años en la prensa de la región del Maule, autor de estudios históricos y literarios, entre estos últimos uno sobre Carlos Acuña, premiado en los Juegos Florales "Gabriela Mistral" de 1984, propietario del archivo más completo sobre Mariano Latorre, con apresto de armas para convertirse pronto en su biógrafo, ha dado a la estampa, en su pueblo natal, un opúsculo lleno de datos del mayor interés acerca de la evolución del ferrocarril en Chile. Se titula su obra "El Ferrocarril Eléctrico de Villa Alegre". Proljo en su investigación, González Colville, aparte de ponernos al día en torno a la novedad que en su hora representaron ferrocarriles que iban desde Curicó a Hualahue e incluso hasta Lantén, la patria chica de Pablo de Rokha, recapitula en detalle las vicisitudes que vendría a demandar el establecimiento de la vía ferroviaria entre Talca y Constitución, cuya presencia significó "la desaparición paulatina pero inexorable del guanay, especie de marinero fluvial, de legendarias historias, que durante más de un siglo condujo las lanchas planas con carga y pasajeros desde Loncomilla (Villa Alegre) y Perales (Talca) hasta el puerto".

González Colville narra mediante pluma ágil, amena y bien documentada, diversos otros pormenores de la necesidad de comunicaciones ferroviarias que estimuló a agricultores progresistas y a hombres de industria a planificar desde mediados del siglo XIX hasta entrado el siglo XX modernas redes de transportes sustentadas luego en el descubrimiento del ingeniero francés Loubat, con la utilización urbana del riel de acero, que daría origen en Europa a la implantación del tranvía eléctrico. En este plano se distingue en Villa Alegre la fisonomía de Eusebio Sotomayor Bustos, que, hacia 1910, denominó "ferrocarril" su ferri-motiv de tranvía eléctrico para la ciudad. Indiscutible pionero y gestor de la iniciativa llama



"Mi padre fue ferroviario de corazón" (Pablo Neruda).

González Colville a don Eusebio Sotomayor Bustos, que finalmente logra constituir una sociedad destinada a dicho propósito. El primer directorio de la Sociedad del Ferrocarril Eléctrico de Villa Alegre lo encabezan don Eusebio Sotomayor Bustos y don Antonio Bellet. Pregunta necesaria: ¿cuándo se habla en Santiago de la calle Antonio Bellet, situada en la comuna de Providencia, donde funciona la radio Cooperativa? ¿sabrá mucha gente de qué persona se trata?

El 14 de agosto de 1911 el gobierno del Presidente Barros Luco (el mismo al que se atribula la ocurrencia de "que en Chile todo lo malo se arreglaba solo y lo que no se arreglaba era porque no tenía arreglo"), con la firma de su Ministro del Interior, Rafael Ovalle, aprobó el proyecto del ingeniero Antonio Bellet para instalar tranvías eléctricos en Villa Alegre. A este respecto subraya con no inmotivado orgullo el historiador González Colville que Villa Alegre se transformó así en la segunda ciudad sudamericana provista del sistema de transporte de tracción eléctrica. Cuando en Chile no se movía una hoja sin que la moviera el Fisco, representó un nuevo hecho de excepción que el capital reunido para acelerar el progreso de Villa Alegre merced al "Ferrocarril Eléctrico" fuese de colección exclusiva de la propiedad privada.

Como excelente hijo de su tierra, con admirable pasión lírica, Jaime González Colville nos conduce en su "Ferro-

carril eléctrico" por complicados meandros geográficos, económicos y sociales. Región fecunda en la producción de uvas, mostos y chichas, Villa Alegre alcanza en Santiago sobre todo en las décadas que van del 30 al 50, virtud de promesa dionisiaca. "Llegó la rica chicha de Villa Alegre" se lee en los anuncios de las fondas del antiguo Parque Cousiño en las fiestas del 18 de septiembre.

Cuenta González Colville —como en un relato de Edwards Bello— que en la mañana del 18 de abril de 1929 era asesinado en la puerta del Hotel Oddó, en Santiago, don Eusebio Sotomayor Bustos. El victimario, el comerciante en vinos Angel Campos Lobos, saldó de cuatro balazos una antigua deuda que mantenía con el destacado agricultor. "La noticia estremeció a la zona y en especial a Villa Alegre, donde el extinto había dejado imborrables recuerdos de su laboriosidad y empuje como un hombre de empresa; por curiosa coincidencia, su deceso ocurría en los mismos días en que el ferrocarril eléctrico, una de sus obras más trascendentales, dejaba también lentamente de correr sobre sus legendarios rieles".

En la introducción de sus "Obras Completas" (Losada, 1957), Pablo Neruda escribe: "Mi padre murió en Temuco, porque era un hombre de otros climas. Allí está enterrado en uno de los cementerios más lujosos del mundo. Fue mal agricultor, mediocre obrero del dique de Talcahuano, pero buen ferroviario. Mi padre fue ferroviario de corazón. Mi madre podía distinguir en la noche, entre los otros trenes, el tren de mi padre que llegaba o salía de la estación de Temuco".

El escritor Mariano Aguirre trazó no hace mucho tiempo una cálida "memorabilia" en torno a la poesía de los trenes. Enormemente niño, quizá demasiado, fui a ver el filme "El tren desaparecido". Desde entonces creo que viajar no es morir, sino desaparecer un poco. Los trenes en la noche me quitan el sueño. Me dan miedo. En el lejano territorio de mi adolescencia funcionó por más de 30 años un traqueteado "ferrocarril Santiago-Oeste". El poeta Jorge Teillier no tiembla ante el "aroma peculiar" de los trenes. Chesterton, el gran Chesterton, se disgustaba con el aspecto amorfo de los trenes. ¿Por qué no hacerlos en forma de dragones? Con la ruina expresa de Papá Fisco los Ferrocarriles del Estado dejaron de tener gravitación pública. Antiguamente, de sus confortables oficinas entraban y salían caballeros de liderazgo social y político.

• FILEBO

Los grandes trenes desaparecidos [artículo] Filebo.

Libros y documentos

AUTORÍA

Filebo, 1925-2007

FECHA DE PUBLICACIÓN

1989

FORMATO

Artículo

DATOS DE PUBLICACIÓN

Los grandes trenes desaparecidos [artículo] Filebo. retr.

FUENTE DE INFORMACIÓN

[Biblioteca Nacional Digital](#)

INSTITUCIÓN

[Biblioteca Nacional](#)

UBICACIÓN

Avenida Libertador Bernardo O'Higgins 651, Santiago, Región Metropolitana, Chile